

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti. C. 2721 Tullo ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	53
ALLEGATO 1 (<i>Proposte emendative</i>)	59

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2015. Emendamenti C. 3540 Governo. (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere su emendamenti ed articoli aggiuntivi</i>)	54
ALLEGATO 2 (<i>Proposte emendative trasmesse dalla XIV Commissione</i>)	60
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato sulle proposte emendative trasmesse</i>)	62

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-08263 Coppola: Grado di digitalizzazione degli uffici e delle procedure del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	56
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	63
5-08264 Franco Bordo: Misure per garantire l'efficacia, la regolarità, la sicurezza del trasporto sulla linea ferroviaria circumvesuviana	56
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	64
5-08265 Bergamini: Disciplina della circolazione dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante .	57
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	66
5-08266 De Lorenzis: Ipotesi di sussistenza di conflitto di interessi in ordine alla nomina di Mario Virano a direttore generale della Tunnel Euralpin Lyon Turin	57
ALLEGATO 7 (<i>Testo della risposta</i>)	69
5-08267 Fauttilli: Criteri adottati dal Governo per la riorganizzazione delle Autorità portuali, con particolare riferimento alla regione Sardegna	58
ALLEGATO 8 (<i>Testo della risposta</i>)	70

SEDE REFERENTE

Giovedì 31 marzo 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.

La seduta comincia alle 15.

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti.

C. 2721 Tullo ed altri.

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 3 febbraio 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, dopo aver rivolto, a nome della Commissione, parole di benvenuto e un augurio di buon lavoro alla senatrice Vicari, di recente nominata Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, ricorda che nella seduta del 3 febbraio scorso è stato accantonato l'articolo aggiuntivo Pagani 2.01.

Michele MOGNATO (PD) propone una riformulazione dell'articolo aggiuntivo Pagani 2.01 e ne illustra i contenuti (*vedi allegato 1*).

Alberto PAGANI (PD) accetta la riformulazione dell'articolo aggiuntivo 2.01 proposta dal relatore, osservando che attraverso tale riformulazione sono completamente superati i dubbi formulati dal rappresentante del Governo che, nella precedente seduta, avevano indotto ad accantonare la proposta emendativa.

Il sottosegretario Simona VICARI esprime parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Pagani 2.01, come riformulato.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo Pagani 2.01, come riformulato (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, dopo aver rilevato che l'articolo aggiuntivo Pagani 2.01 è stato approvato all'unanimità, avverte che, non essendo state presentate altre proposte emendative, il testo della proposta di legge in esame, come risultante dalle modifiche approvate, sarà trasmesso alle Commissioni competenti in sede consultiva ai fini dell'espressione del parere. Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.15.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 31 marzo 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.

La seduta comincia alle 15.15.

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2015.

Emendamenti C. 3540 Governo.

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame e conclusione – Parere su emendamenti ed articoli aggiuntivi).

La Commissione inizia l'esame delle proposte emendative trasmesse dalla XIV Commissione, con riferimento al disegno di legge di delegazione europea 2015.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il presidente della Commissione Politiche dell'Unione europea, ha trasmesso, ai fini dell'acquisizione del parere della IX Commissione, le seguenti proposte emendative al disegno di legge di delegazione europea 2015 presentate direttamente presso la Commissione da lui presieduta: emendamenti Kronbichler 1.4 e 1.5, articolo aggiuntivo Scuvera 14.015 e articolo aggiuntivo 14.033 del Governo (*vedi allegato 2*).

Avverte che le proposte emendative sulle quali la Commissione esprimerà parere favorevole potranno essere respinte dalla XIV Commissione soltanto per motivi attinenti alla compatibilità con la normativa dell'Unione europea o per esigenze di coordinamento generale. Le proposte emendative sulle quali invece la Commis-

sione esprimerà parere contrario non saranno poste in votazione dalla XIV Commissione.

Federico FAUTTILLI (DeS-CD) (PD), *relatore*, avverte che al disegno di legge di delegazione europea sono stati presentati presso la XIV Commissione quattro proposte emendative di competenza della IX Commissione.

Gli emendamenti Kronbichler 1.4 e 1.5 chiedono, rispettivamente, l'inserimento in allegato B della direttiva 2014/45/UE, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, la quale abroga la direttiva 2009/40/CE, e della direttiva 2014/46/UE, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli. Ricorda in proposito che l'allegato B contiene le direttive da recepire con decreto legislativo e prevede l'espressione del parere parlamentare sul relativo schema. Nel richiamare quanto già segnalato nel corso dell'esame del disegno di legge in oggetto, con riferimento a due identici emendamenti presentati presso la IX Commissione, ribadisce che la direttiva 2009/40/CE, che viene abrogata dalla direttiva 2014/45/UE – di cui l'emendamento Kronbichler 1.1 chiede l'inserimento in allegato B – è una direttiva di rifusione per la quale non è previsto il recepimento nell'ordinamento interno. La successiva direttiva 2010/48/UE, che interviene a modificare la medesima direttiva 2009/40/CE, è stata recepita nell'ordinamento interno con un atto amministrativo e precisamente con il decreto ministeriale 13 ottobre 2011. In modo analogo, già la direttiva 1999/37/CE, sulla quale interviene la seconda direttiva che l'emendamento Kronbichler 1.5 chiede di inserire in allegato B (2014/46/UE), era stata recepita in via amministrativa (decreto ministeriale 14 febbraio 2000). Ritiene opportuno pertanto che direttive che investono ambiti squisitamente tecnici siano recepite con atto amministrativo, come avvenuto in passato per direttive di analogo contenuto.

Svolge analoghe considerazioni sull'articolo aggiuntivo Scuvera 14.015, volto a

conferire una delega al Governo per il recepimento della citata direttiva 2014/45/UE, indicando specifici criteri e principi direttivi, con i quali si prevede il rafforzamento degli *standard* qualitativi delle operazioni di revisione, in particolare attraverso l'istituzione di un ente terzo cui affidare compiti di controllo e l'adozione di misure incentivanti in favore dei centri che impiegano personale aggiornato e attrezzature tecnologicamente avanzate. Al riguardo ricorda che la normativa vigente in materia di revisioni, contenuta all'articolo 80 del codice della strada, affida al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la competenza in materia di revisione, demandando ad appositi decreti i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti. Per tali ragioni ritiene di esprimere parere contrario sugli emendamenti Kronbichler 1.4 e 1.5 e sull'articolo aggiuntivo Scuvera 14.015.

Ritiene invece di esprimere parere favorevole sull'articolo aggiuntivo 14.033 del Governo, che autorizza il Governo a dare attuazione in via regolamentare alla direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo, la cui finalità è appunto quella di migliorare la sicurezza in mare e prevenire l'inquinamento marino mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento marittimo da installare a bordo delle navi dell'Unione europea. Si tratta anche in questo caso di una direttiva di carattere tecnico, della quale appunto il Governo chiede il recepimento in via amministrativa.

In Conclusione formula una proposta di parere favorevole sull'articolo aggiuntivo 14.033 del Governo e di parere contrario sugli emendamenti Kronbichler 1.4 e 1.5 e sull'articolo aggiuntivo Scuvera 14.015 (*vedi allegato 3*).

Il sottosegretario Simona VICARI dichiara il proprio assenso sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 15.30.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 31 marzo 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.30.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-08263 Coppola: Grado di digitalizzazione degli uffici e delle procedure del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Paolo COPPOLA (PD) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando che per legge è previsto l'obbligo della completa informatizzazione dei servizi resi dalla pubblica amministrazione nei confronti delle imprese. Ricorda altresì che a tal fine la legge prevede che le pubbliche amministrazioni definiscano un programma con la fissazione di obiettivi intermedi e dispone che l'inosservanza degli adempimenti stabiliti costituisce responsabilità dirigenziale. Chiede pertanto quale sia il grado di digitalizzazione degli atti e delle procedure nei confronti delle imprese di competenza degli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Paolo COPPOLA (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta e si dichiara pienamente soddisfatto di apprendere che il Ministero ha completamente digitalizzato tutte le procedure relative a servizi a favore delle imprese e anche dei cittadini.

5-08264 Franco Bordo: Misure per garantire l'efficienza, la regolarità, la sicurezza del trasporto sulla linea ferroviaria circumvesuviana.

Franco BORDO (SI-SEL) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando la particolare gravità della situazione della linea ferroviaria circumvesuviana. Rileva in proposito che si tratta di una delle linee ferroviarie più frequentate della Campania, nella quale si sono verificati numerosi disagi e disservizi, pessime condizioni del materiale rotabile e frequenti episodi di aggressioni e di atti di violenza.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Franco BORDO (SI-SEL), replicando, nel ringraziare per la risposta, ritiene senz'altro utile la documentazione ad essa allegata e si impegna a monitorare la puntuale attuazione degli interventi indicati nella risposta stessa. Per quanto riguarda l'inadeguatezza delle stazioni e delle infrastrutture giudica non soddisfacente la risposta, a maggior ragione per il fatto che si tratta di aspetti che, a differenza dell'organizzazione del servizio, di competenza regionale, sono riconducibili alla diretta competenza del Governo. Osserva infine che le indicazioni contenute nella risposta in merito ad alcuni interventi del Ministero dell'interno per fronteggiare le problematiche relative alla sicurezza non possono ritenersi soddisfa-

centi perché si tratta di interventi modesti, certamente non risolutivi. Invita pertanto il Governo ad attivarsi con molta maggiore determinazione.

5-08265 Bergamini: Disciplina della circolazione dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo, richiamando la funzione sociale dello spettacolo viaggiante, riconosciuta dalla stessa legge. Osserva tuttavia che la normativa recata dal codice della strada impedisce ai veicoli destinati allo spettacolo viaggiante di circolare su autostrada, nonostante che la normativa adottata dall'Unione europea preveda deroghe, che altri Stati membri hanno introdotto nei propri ordinamenti. Rileva altresì che si tratta di veicoli caratterizzati da un alto livello di sicurezza, in quanto circolano a bassa velocità, hanno percorrenze limitate e sono sottoposti a revisione con cadenza annuale.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), replicando, si riserva di valutare attentamente l'ampia e articolata risposta fornita dal rappresentante del Governo e, sulla base di tale valutazione, adottare, in accordo con la collega Bergamini, prima firmataria dell'interrogazione, tutte le iniziative opportune.

5-08266 De Lorenzis: Ipotesi di sussistenza di conflitto di interessi in ordine alla nomina di Mario Virano a direttore generale della Tunnel Euralpin Lyon Turin.

Ivan DELLA VALLE (M5S), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo, osservando che siamo in presenza di una evidente situazione di conflitto di interessi. L'architetto Virano, infatti, su-

bito dopo essere stato, in qualità di commissario straordinario del Governo, presidente dell'Osservatorio Torino-Lione, è stato nominato, sempre dal Governo, direttore generale della società TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin). L'Autorità nazionale anticorruzione, che ha ricevuto un esposto da parte di Francesca Frediani, membro del Consiglio regionale del Piemonte, appartenente al Gruppo Movimento 5 Stelle, lo ha ritenuto fondato e lo ha trasmesso all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che ha avviato le procedure per verificare la sussistenza del conflitto di interessi. Ricorda altresì che l'architetto Virano risulta indagato per omissione d'atti d'ufficio. Sottolinea infine le conseguenze che deriverebbero dal riconoscimento, a suo giudizio inevitabile, che la nomina dell'architetto Virano è stata effettuata in violazione delle norme di legge sull'inconferibilità e sull'incompatibilità degli incarichi, in quanto da tale riconoscimento deriverebbe la nullità di tutti gli atti nel frattempo adottati. In conclusione ritiene che il Governo debba riconoscere di aver commesso un errore nel nominare l'architetto Virano a direttore generale della TELT e di conseguenza rimuoverlo dall'incarico.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Ivan DELLA VALLE (M5S), replicando, prende atto della risposta, da cui emerge con chiarezza che il Governo non intende rispettare la legge sul conflitto di interessi, non tiene conto delle iniziative adottate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato e anzi, contro la delibera della citata Autorità, lo stesso architetto Virano ha presentato ricorso. Dalla risposta risulta pertanto che il Governo si assume la piena responsabilità della nomina dell'architetto Virano, per cui, nel momento in cui tale nomina sarà giudicata in contrasto con la legge che disciplina l'inconferibilità degli incarichi per conflitto di interessi, il Governo stesso ne porterà tutte le conse-

guenze, anche in considerazione delle risorse spese e degli atti adottati da un direttore generale la cui nomina è palesemente illegittima.

5-08267 Fauttilli: Criteri adottati dal Governo per la riorganizzazione delle Autorità portuali, con particolare riferimento alla regione Sardegna.

Roberto CAPELLI (DeS-CD), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo, rilevando che, in base alla proposta di razionalizzazione delle Autorità portuali, che è stata presentata dal Governo, in Sardegna è individuata un'unica Autorità portuale di sistema, in luogo delle due esistenti, per la quale è stata designata la sede di Cagliari. Osserva che tale scelta non sembra coerente con i criteri indicati dallo stesso Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in base ai quali le Autorità portuali di sistema avrebbero dovuto essere individuate in relazione alla consistenza dei flussi di passeggeri e di merci. Per quanto riguarda la Sardegna infatti, gran parte del traffico dei passeggeri ha luogo attraverso i porti del Nord dell'isola, vale a dire i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, attualmente compresi nell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci. Per queste ragioni ribadisce la richiesta al Governo di indicare i criteri sulla base dei quali è stata scelta Cagliari come sede dell'unica futura Autorità portuale della Sardegna e di considerare l'opportunità di rivedere tale scelta.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Roberto CAPELLI (DeS-CD), replicando, esprime soddisfazione per quanto concerne, in particolare, le considerazioni svolte dal rappresentante del Governo nella parte finale della risposta. Allo stesso tempo esprime delusione per il fatto che la regione Sardegna non abbia finora presentato una proposta diversa rispetto a quella avanzata dal Governo. Per quanto concerne il riferimento ai nodi della rete TEN-T, sottolinea che è contraddittorio qualificare Cagliari un nodo *core* di tale rete, quando la Sardegna non è considerata all'interno dei corridoi e delle reti strategiche a livello di Unione europea. Ritiene infine non corrette le valutazioni contenute nella risposta rispetto alla consistenza del traffico merci che interessa il porto di Cagliari, rilevando che, come segnalato anche in una diversa interrogazione da lui presentata, il maggior flusso di merci, per quanto riguarda prodotti agricoli, della caccia e della pesca, prodotti alimentari e animali vivi, si registra nei porti del Nord della Sardegna e, in particolare, nel porto di Olbia.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti. (C. 2721 Tullo ed altri).**PROPOSTE EMENDATIVE**

ART. 2.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

« ART. 2-bis.

(Disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici).

1. All'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1-bis, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dal seguente: « L'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale ove istituita, sentite le associazioni di categoria nazionali interessate. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, sentita l'autorità portuale ove istituita, può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. »

b) dopo il comma 1-ter, è aggiunto il seguente:

« 1-quater. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-bis, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee. »

2. È fatta salva la validità dei provvedimenti disciplinanti l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici, di cui al comma 1-bis dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificato dal comma 1, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge. »

Conseguentemente, al titolo della proposta di legge sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici ».

2. 01. (Nuova formulazione) Pagani, Oliaro, Garofalo.

ALLEGATO 2

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2015 (C. 3540 Governo).

PROPOSTE EMENDATIVE TRASMESSE DALLA XIV COMMISSIONE

ART. 1.

Al comma 1, allegato B, dopo il punto 6), inserire il seguente:

6-bis) Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (termine di recepimento 20 maggio 2017).

1. 4. Kronbichler, Scotto, Franco Bordo, Folino.

Al comma 1, allegato B, dopo il punto 6), inserire il seguente:

6-bis) la Direttiva 2014/46/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (termine di recepimento 20 maggio 2017).

1. 5. Kronbichler, Scotto, Franco Bordo, Folino.

ART. 14.

Dopo l'articolo 14 aggiungere il seguente:

ART. 14-bis.

(Delega al governo per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni di cui alla direttiva 2014/45/CE, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi).

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in

vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per l'attuazione della direttiva 2014/145/CE, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) prevedere misure volte ad assicurare standard elevati dei controlli tecnici periodici e a rafforzare il sistema di garanzia di qualità, anche mediante l'istituzione di un ente terzo cui affidare compiti di controllo sulla regolarità delle operazioni di revisione, quale organismo di supervisione dei centri di controllo, di cui all'articolo 14 della direttiva 2014/45/CE;

b) prevedere misure volte a rafforzare il livello di imparzialità, obiettività e indipendenza del sistema dei controlli, anche in relazione all'attività degli ispettori, in modo da assicurare che siano esenti da conflitti di interesse, in attuazione del Considerando 34 e dell'articolo 13 della direttiva 2014/45/CE;

c) prevedere misure incentivanti in favore dei centri che operano in regime di autorizzazione per l'impiego di personale qualificato e periodicamente aggiornato, per l'innovazione di attrezzature e tecnologie conformi alla normativa di settore, al fine di garantire elevati standard qualitativi per la sicurezza stradale e una più efficace prevenzione delle frodi.

14. 015. Scuvera, Berlinghieri, Albini, Battaglia, Bergonzi, Bossa, Camani, Giulietti, Iacono, Manfredi, Portas, Schirò, Ventricelli.

Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:

ART. 14-bis.

1. Ai sensi dell'articolo 35, comma 1, e dell'articolo 30, comma 2, lettera c) della

legge 24 dicembre 2012, n. 234, il Governo è autorizzato a dare attuazione alla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio.

14. 033. Il Governo.

ALLEGATO 3

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2015 (C. 3540 Governo).

**PARERE APPROVATO
SULLE PROPOSTE EMENDATIVE TRASMESSE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati gli emendamenti Kronbichler 1.4 e 1.5, l'articolo aggiuntivo Scuvera 14.015 e l'articolo aggiuntivo 14.033 del Governo, riferiti al disegno di legge «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2015» (C. 3540 Governo),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

sull'articolo aggiuntivo 14.033 del Governo.

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti Kronbichler 1.4 e 1.5 e sull'articolo aggiuntivo Scuvera 14.015.

ALLEGATO 4

5-08263 Coppola: Grado di digitalizzazione degli uffici e delle procedure del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La Direzione generale per i sistemi informativi e statici del MIT ha da tempo attuato il disposto dell'articolo 5-*bis* del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD), incrementando l'uso della posta elettronica certificata, sia in qualità, incorporandolo all'interno del sistema di protocollo e gestione documentale, che in quantità, estendendolo dalle direzioni generali agli uffici dirigenziali di livello non generale e alle strutture incaricate di gestire procedimenti di significativa rilevanza.

In tal modo, ciascuna articolazione del Ministero è in grado di gestire autonomamente i singoli procedimenti e le singole istanze tramite PEC, con possibilità di personalizzazione in caso di coinvolgimento di numerosi soggetti, realizzando così quanto previsto dal citato articolo 5-*bis* e superando la fase transitoria di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 luglio 2011.

Segnalo inoltre che già dal 1° luglio 2013 il MIT ha iniziato a introdurre procedure *on-line* per la gestione delle istanze dei cittadini e delle imprese: ad esempio, il Sistema Informativo del Demanio ma-

rittimo (SID) gestisce tutte le concessioni demaniali marittime nonché le occupazioni ad altro titolo.

Da allora, le nuove procedure che riguardano cittadini, imprese e altre amministrazioni – quali concorsi, preparazione di liste di idoneità, assegnazione di contributi, comunicazioni obbligatorie – sono gestite con procedure telematiche.

Infine, sul fronte delle comunicazioni, i dirigenti e i titolari di poteri di firma sono dotati di firma digitale, sia sotto forma di *smart card* che di firma remota, per poter gestire con l'efficienza richiesta le diverse situazioni di preparazione di documenti informatici da trasmettere poi per via telematica.

Tutto ciò completa la dotazione degli strumenti digitali necessari.

In conclusione, la totalità degli uffici è in grado di adempiere alle previsioni dell'articolo 5-*bis* del CAD e, tra gli obiettivi strategici del vigente Piano delle *performance*, è compreso il miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche con la standardizzazione delle procedure e la riorganizzazione dei processi stessi.

ALLEGATO 5

5-08264 Franco Bordo: Misure per garantire l'efficacia, la regolarità, la sicurezza del trasporto sulla linea ferroviaria circumvesuviana**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto richiesto sullo stato di degrado della ferrovia Circumvesuviana, devo ricordare che le funzioni e i compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari regionali sono oggi regolati direttamente dalle regioni ai sensi del decreto legislativo n. 422/97.

Nel caso della società Ente Autonomo Volturno (EAV), considerati i rilevanti disavanzi economici, l'articolo 16, comma 5 e successivi, del decreto-legge n. 83/2012 ha previsto la nomina di un Commissario *ad acta* per la ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti e per l'elaborazione di un piano di rientro dal disavanzo accertato, nonché un piano dei pagamenti da sottoporre all'approvazione del MIT e del MEF, approvazione intervenuta con successivo Accordo MIT-MEF del 24 dicembre 2013, ratificato con delibera di Giunta regionale n. 130 del 2014.

Quanto ai servizi ferroviari, questi saranno oggetto di un processo di razionalizzazione e di efficientamento, sempre a cura del Commissario governativo, processo che sarà poi verificato dal MIT (articolo 16-*bis*, decreto-legge n. 95/2012, così come modificato e integrato dall'articolo 1, comma 301, legge di stabilità 2013). Al riguardo, devo evidenziare che il tavolo tecnico composto da rappresentanti del MIT, del MEF e della regione Campania – istituito ai sensi dell'articolo 16, comma 8, del richiamato decreto-legge n.83 – ha più volte chiesto chiarimenti e aggiornamenti sia al Commissario che alla stessa regione.

Purtroppo, come emerso anche nella seduta del 18 marzo scorso dello stesso tavolo, il disavanzo di EAV, inizialmente stimato in 712 Meuro risulta oggi di oltre 850 Meuro, di cui buona parte non ancora ripianati. Ovviamente, tale situazione di criticità finanziaria incide sulla qualità dei servizi ferroviari eserciti e presuppone che, nel più breve tempo possibile, le richiamate attività di risanamento ed efficientamento, compiute in modo coordinato dal Commissario, dalla regione Campania e dall'EAV, siano portate rapidamente a conclusione.

La società EAV ha comunque avviato una serie di interventi di ripristino e ammodernamento, come da allegato che lascio agli atti.

Per quel che riguarda la sicurezza sui trasporti, il Ministero dell'interno riferisce di aver affrontato il tema più volte nell'ambito di riunioni e comitati per l'ordine e la sicurezza pubblica e che, di recente, si è tenuto un incontro con tutti i responsabili delle società di trasporto pubblico campano e con i vertici dell'EAV per discutere dei continui episodi vandalici in danno dei mezzi e della ripetute aggressioni, anche violente, subite dal personale viaggiante.

In merito, l'EAV ha comunicato di aver affidato a un Istituto privato la vigilanza dei depositi e di alcuni treni per complessive 50.000 ore annue, ma al contempo ha rappresentato l'impossibilità, allo stato, di estendere il servizio ad ulteriori linee per i costi elevati non sostenibili; tuttavia, ha comunque provveduto a fare installare su tutti i treni sistemi di videosorveglianza

che svolgono un efficace deterrente, sebbene, soprattutto su alcune tratte e segnatamente nelle ore serali, gli episodi vandalici continuano a verificarsi. È stata quindi concordata una maggiore attività di vigilanza da parte della Polizia di Stato e dei Carabinieri presso le stazioni più sensibili della Circumvesuviana, con intensificazione del personale delle Forze dell'Ordine e secondo modalità operative che consentiranno un attento controllo lungo l'intero percorso, da adottarsi in sede di apposito tavolo tecnico.

E infatti, l'8 marzo scorso il tavolo è stato attivato presso la Questura di Napoli e ha disposto le modalità operative di vigilanza e di ripartizione dei controlli fra le diverse Forze di Polizia in tutte le zone dove vi è un maggior afflusso di persone e nelle fasce orarie più sensibili, con particolare intensificazione dei controlli nelle stazioni di partenza situate nell'area del capoluogo, nonché presso quelle lungo tutta la tratta ferroviaria.

Inoltre, presso la Prefettura di Napoli si è tenuta una riunione per l'organizzazione del servizio dei controlli dei titoli di viaggio, cui i vertici dell'azienda hanno destinato anche personale viaggiante per una specifica esigenza aziendale di risana-

mento; la regolarizzazione delle corse dei treni e il recupero dell'evasione sono ritenuti, infatti, obiettivi prioritari per l'EAV.

Società EAV – Interventi di ripristino e ammodernamento:

Completamento fornitura n. 26 treni ETR (commessa ultimata);

Raddoppio della tratta Torre Annunziata-Pompei-Opere di completamento degli impianti vari e opere di restyling stazioni di Boscotrecase e Boscoreale (opere sostanzialmente completate);

Raddoppio della tratta Torre Annunziata-Pompei e interrimento linea ferroviaria nel territorio di Pompei;

Interventi finalizzati ad aumentare l'accessibilità alla stazione di Acerra;

Accessibilità alla stazione di S. Giovanni a Teduccio;

Riqualificazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo;

Raddoppio tratta Torre Annunziata-Castellammare compresa la riqualificazione delle stazioni di Madonna dei Flagelli e Via Nocera.

ALLEGATO 6

5-08265 Bergamini: Disciplina della circolazione dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante.

TESTO DELLA RISPOSTA

Gli Onorevoli interroganti pongono alcune questioni relative ai veicoli destinati a spettacoli viaggianti e, in particolare: divieto di circolazione in autostrada, esenzione dell'obbligo del cronotachigrafo, modalità di effettuazione della revisione periodica e chiedono di valutare l'opportunità di adottare una specifica regolamentazione per i veicoli adibiti esclusivamente a spettacoli viaggianti e dei mezzi in loro dotazione, in linea con le disposizioni in vigore in altri Paesi europei.

In merito, evidenzio che il divieto di circolazione in autostrada previsto dall'articolo 175, comma 7, lettera *a*), del vigente Codice della strada (CdS), riguarda veicoli rimorchiati non considerati rimorchi, tra i quali rientrano taluni carri utilizzati per spettacoli viaggianti; in particolare, per il veicolo non considerato rimorchio l'articolo 63, comma 2, del CdS, fornisce le seguenti definizioni: veicolo in avaria, veicolo mancante di organi essenziali, veicolo in rimozione forzata ai sensi dell'articolo 159 del CdS. Inoltre, l'articolo 63, comma 3, prevede che il MIT possa autorizzare, per speciali esigenze, il traino di veicoli non considerati rimorchi.

Ai sensi del citato articolo 175, comma 7, lettera *a*), sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali non possono essere trainati i veicoli non considerati rimorchi, tranne che per avaria o rimozione forzata, nel qual caso il traino è autorizzato ai sensi dell'articolo 175, commi 11 e 12, e solo da parte di particolari soggetti. Il

divieto di traino non vale sulle strade extraurbane secondarie e locali né sulle strade urbane.

Il suddetto regime deriva direttamente da quello sancito dal precedente CdS (decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959) e dal relativo Regolamento di esecuzione (decreto del Presidente della Repubblica n. 420 del 1959). In particolare, l'articolo 34, commi 2 e 3, del vecchio Codice consentiva il traino di veicoli che non fossero rimorchi solo se in avaria o privi di organi essenziali, e solo a particolari condizioni; mentre l'articolo 559, comma 1, lettera *d*), del vecchio Regolamento escludeva dal transito autostradale i veicoli trainati, ad eccezione dei rimorchi e dei veicoli soccorsi per avaria. Il nuovo Codice ha mantenuto il divieto, estendendolo anche alle strade extraurbane principali. Pertanto, l'eventuale circolazione in autostrada dei carri carovana come veicoli rimorchiati non immatricolati è da ritenersi avvenuta in difformità dalle vigenti disposizioni normative.

I carri carovana, dei quali presumibilmente trattasi, sono stati costruiti ante 1980 e non sono stati immatricolati quali rimorchi in vigna delle specifiche disposizioni recate dalle circolari MCTC n. 173/59, n. 81/79, n. 42/86, n. 164/86, n. 157/89 e n. 147/90, probabilmente per difetto dei requisiti all'epoca richiesti.

Al momento i carri carovana, non considerati rimorchi, sono autorizzati a circolare di anno in anno, con speciali permessi (Mod. DGM 243/245), che non so-

stituiscono la carta di circolazione. Infatti, tale modello equivale ad un foglio di via provvisorio, valido un anno e rinnovabile, e riporta gli estremi del veicolo non considerato rimorchio ed è associato a una targa provvisoria (articolo 99, comma 1, CdS), ma non consente il transito in autostrada.

La naturale soluzione della questione sollevata coinciderebbe con la regolarizzazione dei carri carovana attraverso la loro immatricolazione ai sensi dell'articolo 93, comma 1, del CdS: il possesso della carta di circolazione e la presenza della targa consentirebbero il transito sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali. Inoltre, con l'immatricolazione si approderebbe anche ad una regolarizzazione di tali veicoli sotto il profilo fiscale e assicurativo; tale procedura è però subordinata all'accertamento dei carri in argomento e dei loro requisiti di idoneità alla circolazione, a norma dell'articolo 75 del CdS.

Quanto, poi, all'esenzione dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e di riposo nel settore dei trasporti stradali e dall'obbligo di dotazione e uso dell'apparecchio di controllo previsto dal Regolamento (CEE) 3821/85 e successive modificazioni, rimane in vigore il DM 20 giugno 2007 che già contempla tra le esenzioni i veicoli indicati all'articolo 13, paragrafo 1, lettera j) del Regolamento (CE) n. 561/2006, cioè i «veicoli speciali che trasportano materiali per circhi o parchi di divertimento».

In merito alle revisioni (articolo 80, CdS), con DM 13 ottobre 2011 il MIT ha provveduto al recepimento della Direttiva 2010/48/UE che adegua al progresso tecnico la precedente Direttiva 2009/40/CE concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e loro rimorchi. Stante la valenza di tale Direttiva, e tenuto conto dei contenuti innovativi presenti nella stessa, già con circolare prot. 67492 del 10 agosto 2010 era stato ritenuto opportuno darne ampia pubblicizzazione, al fine di rendere edotti gli operatori del settore su alcuni aspetti importanti in relazione ai quali si proponeva un tempestivo adeguamento. Un elemento saliente del nuovo testo è

contenuto nell'articolo 1 della direttiva, dove si dispone l'integrale modifica e sostituzione dell'allegato II alla direttiva 2009/40/CE intitolato Elementi da controllare obbligatoriamente. Nel nuovo allegato, al punto 4 (Requisiti minimi d'ispezione) si rileva un diverso approccio della direttiva rispetto alla precedente, in quanto introduce tra Elementi da controllare e Causa del difetto, la voce Metodo (ispezione), che costituisce uno degli aspetti innovativi della Direttiva. In particolare, nell'ambito dell'ispezione degli elementi di cui al punto 5 Assi, ruote pneumatici e sospensioni, sotto la dicitura Metodo, in più punti (Assi-Fuselli-Cuscinetti delle ruote-Ruote-Pneumatici-Molle e stabilizzatori-Ammortizzatori-Tubi di torsione-Attacchi sospensioni), è scritto: esame visivo con il veicolo sopra una fossa di ispezione o su un ponte sollevatore... Medesima indicazione si rileva inoltre al punto 6 Telaio ed elementi fissati al telaio.

Inoltre, in relazione agli elementi di cui al punto 2 Sterzo, sotto la dicitura Metodo, al punto 2.1.1 (Stato dello sterzo) è riportato: con il veicolo sopra una fossa di ispezione o su un ponte sollevatore, con le ruote staccate dal suolo o a contatto con piastre mobili, ruotare il volante da una estremità all'altra. Esame visivo della scatola dello sterzo.

Da quanto sopra si desume l'obbligo, per chi esegue la revisione, di verificare dal basso lo stato delle componenti del veicolo prima dette, prevedendo l'utilizzazione di fossa di ispezione o ponte sollevatore senza possibilità di deroga alcuna.

Pertanto, in assenza di tale ausilio di ispezione, non è possibile effettuare revisioni dei veicoli utilizzati per spettacoli viaggianti presso il luogo di installazione delle attrazioni.

Nell'ambito, poi, della formulazione della più recente Direttiva 2014/45/UE concernente le revisioni, anche sulla scorta delle indicazioni fornite dai competenti uffici del MIT, è stata prevista la facoltà di deroga della revisione per veicoli destinati a circhi e spettacoli viaggianti, fatte salve

prescrizioni che riguardano sostanzialmente la velocità massima di 40 km/h che detti veicoli debbono rispettare.

La materia in esame potrebbe pertanto trovare soluzione per la categoria in occasione del recepimento di detta Direttiva,

che dovrà avvenire entro maggio 2017, fermo restando che non si potrà comunque derogare alla condizione prevista dalla norma comunitaria relativamente alla velocità massima raggiungibile dai veicoli in argomento.

ALLEGATO 7

5-08266 De Lorenzis: Ipotesi di sussistenza di conflitto di interessi in ordine alla nomina di Mario Virano a direttore generale della Tunnel Euralpin Lyon Turin.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'incarico conferito all'architetto Mario Virano a direttore generale di TELT è motivato dalla riconosciuta esperienza e conoscenza dello stesso delle problematiche riguardanti la nuova linea Torino-Lione, nonché dal lavoro di mediazione svolto con le comunità locali dopo gli scontri di Venaus del dicembre 2005, proprio attraverso l'Osservatorio da lui presieduto dal dicembre 2006 al 23 febbraio 2015, Osservatorio che è appunto la sede in cui si sviluppa il tavolo di concertazione privo di poteri decisionali e le cui proposte sono sottoposte al vaglio del tavolo istituzionale di Palazzo Chigi. Sempre in data 23 febbraio, l'architetto Virano ha rassegnato le sue dimissioni da tutti gli incarichi attinenti alla Torino-Lione, proprio in ragione della nomina a direttore di TELT.

Come è noto, TELT è una società pubblica in quanto interamente posseduta dall'Italia e dalla Francia, conformemente a quanto previsto dall'Accordo intergovernativo del 2012 e ha competenza sull'intera sezione transfrontaliera che si sviluppa prevalentemente in Francia: la tratta internazionale riguarda infatti l'intera Galleria di Base di 57 km, dei quali solo 12 km ricadono in territorio italiano, mentre la parte in superficie riguarda appena il 6,5 per cento del totale di 67,8 km da St-Jean-deMaurienne a Susa/Bussoleno.

Inoltre, segnalo che tutte le decisioni operative sono di esclusiva competenza del CIPE, che ha approvato prima il progetto definitivo del cunicolo esplorativo della Maddalena e successivamente, con delibera del 20 febbraio 2015, il progetto

definitivo della parte italiana della sezione internazionale dal confine di Stato alla interconnessione con la linea storica a Bussoleno e che l'architetto Virano non ha mai svolto incarichi in ambito CIPE.

Circa l'asserita incompatibilità post carica, su cui peraltro l'AGCM ha già avuto modo di esprimersi con delibera del dicembre 2015, occorre far presente che lo scorso 8 febbraio l'architetto Virano ha presentato ricorso al TAR Lazio avverso la stessa, contestando, in via principale, l'applicabilità alla fattispecie concreta della disciplina dell'incompatibilità post carica prevista dalla legge n. 215/04, di cui gli Onorevoli interroganti lamentano la violazione.

All'udienza del 24 febbraio 2016, fissata per la discussione in Camera di Consiglio dell'istanza cautelare, preso atto del venir meno dell'interesse alla sospensiva per la decorrenza dell'anno previsto dalla citata legge, la causa è stata rinviata al merito e si è in attesa della fissazione dell'udienza.

Circa il fatto che l'architetto Virano sarebbe indagato per omissione d'atti d'ufficio, faccio presente che la competente Procura ne ha chiesto l'archiviazione e il GIP, a seguito di opposizione dei ricorrenti, ha deciso un supplemento di indagine.

Tutto ciò premesso e considerato, essendo in corso le procedure sopra richiamate, allo stato non sussistono ragioni per mettere in discussione l'operato dell'architetto Virano nella sua veste di direttore generale di TELT e si resta in attesa delle decisioni che saranno assunte nelle sedi giurisdizionali competenti per assumere le definitive determinazioni.

ALLEGATO 8

5-08267 Fauttilli: Criteri adottati dal Governo per la riorganizzazione delle Autorità portuali, con particolare riferimento alla regione Sardegna.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'indicazione di Cagliari quale sede dell'istituenda Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare di Sardegna, contenuta nello schema di decreto delegato approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 20 gennaio, si rifà alla classificazione comunitaria del porto indicato quale nodo *core* della Rete TEN-T. È lo stesso criterio utilizzato per l'individuazione di tutte le altre sedi di AdSP, ed è anche il principio che l'Unione europea pone a fondamento della propria politica per la realizzazione dei corridoi e delle reti quale strumento di coesione territoriale dentro il Vecchio Continente, definita nella sua versione attuale nel 2013 attraverso la delimitazione della rete *comprehensive* e di quella, appunto, *core*.

L'attribuzione di *core port* per Cagliari è tra l'altro maturata – a livello comunitario – dalla registrazione dei flussi di traffico: parametro principale preso a ri-

ferimento dalle istituzioni europee. Ancora nel 2014, sulla base di dati ufficiali ISTAT, Cagliari rappresenta per movimentazione complessiva delle merci il terzo porto d'Italia, con un totale di 33 milioni e 724 mila tonnellate, a fronte delle 8,4 milioni movimentate da Olbia - Porto Torres.

Detto ciò, sempre lo schema di decreto prevede che la Regione interessata, con propria istanza motivata e collegata a dinamiche e valutazioni di carattere anche politico, e comunque più squisitamente territoriali, può chiedere al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che la sede dell'AdSP possa essere riconosciuta in un porto diverso da quello *core*.

Ovviamente il Governo sarà ben attento a valutare nel merito eventuali richieste che, avanzate dalla Regione Sardegna, andassero nella direzione auspicata dall'Onorevole interrogante.